

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Wochenblatt

Bestellungen übernehmen alle Post-
anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur: K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 14. Juli 1870.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Das neue Théâtre du Vaudeville zu Paris. — Reiseskizzen aus Belgien, Holland und England. — Die Gründung eines bayerischen Gewerbe-Museums in Nürnberg und das Projekt einer Industrie-Halle in München. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Die Exkursion des Berliner Architekten-Vereins nach Mecklenburg und Lübeck. — Vermischtes: Die ältesten Rathhausbauten in Deutschland. — Ueber den Dombau zu

Naumburg. — Das alte Giesshaus in Berlin. — Das Verhältniss der Orts-Baupolizei zu den Bauausführungen der Preussischen Staatsverwaltung. — Die Württembergischen Staatsbahnen. — Die diesjährige Studienreise der Bauakademie zu Berlin. — Konkurrenzen: Eine städtische Konkurrenz zu Oldenburg. — Personal-Nachrichten. — Brief- u. Fragekasten.

Das neue Théâtre du Vaudeville zu Paris.

Für den nachfolgenden Artikel ist ausser eigenen Notizen namentlich die Veröffentlichung in *Daly's revue d'architecture*, Jhrg. 69., benutzt worden.

Das Théâtre du Vaudeville, insbesondere für die Aufführungen des mit diesem Namen bezeichneten feineren Lustspiels bestimmt und gegenwärtig die Haupt-Bühne für die Darstellungen der modernen französischen Salon- und Gesellschaftsstücke, wurde 1792 gegründet. Ein erster, in der Nähe des Palais royal belegener Bau, brannte 1838 ab, ein zweiter, in Folge dessen am Börsenplatz errichteter, musste in neuester Zeit der Anlage einer Strasse weichen, welche in der Richtung von der Börse nach dem neuen Opernhause und den Boulevards die dazwischen liegenden Quartiere diagonal durchschneidet. Mit der Expropriation des alten Theaters übernahm die Stadtverwaltung auch zugleich die Errichtung eines neuen Gebäudes für diese Bestimmung, welches vom Stadtarchitekten Magne erbaut, am 22. April 1869 eingeweiht worden ist.

Als Bauplatz für das Theater wurde Seitens der Stadtbehörden ein Eckgrundstück bestimmt, das an der Kreuzung des *Boulevard des Capucines* und der *Rue de la chaussée d'Antin* im Mittelpunkt des lebhaftesten Verkehrs belegen ist und zu den ausgedehnten Häuservierteln gehört, welche in der Umgebung des grossen Opernhauses als Umrahmung dieses kolossalen Haupt- und Prachtstückes der neuesten Umgestaltung von Paris über den Trümmern der alten Quartiere angelegt worden sind.

Von der bei den Anlagen des Hrn. Haussmann gewöhnlich zur Schau tretenden Opulenz scheint im vorliegenden Falle Abstand genommen worden zu sein, indem der Neubau auf einem durchaus zur Disposition stehenden Terrain in einer Weise angelegt worden ist, die sonst nur da vorkommen pflegt, wo man sich in bestehende Verhältnisse einzufügen hat. Dem Architekten sind in dieser Beziehung von der Stadtverwaltung die erswerendsten Bedingungen ge-

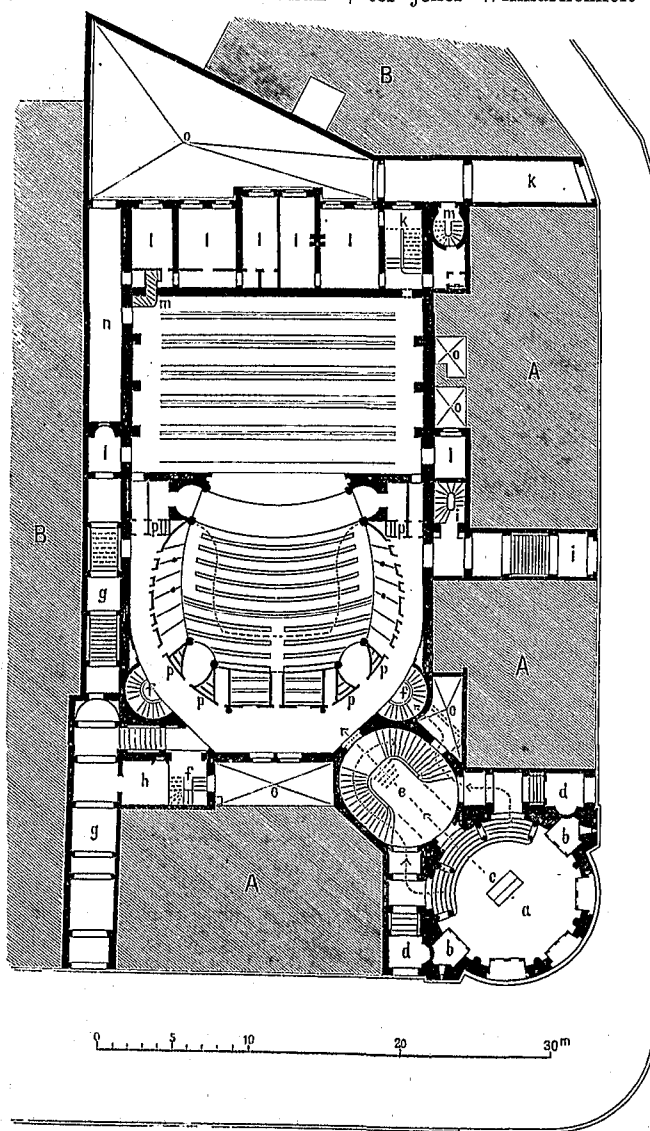
stellt worden, und die geschickte Art und Weise, wie er dieselben gelöst hat, verdient entschiedene Anerkennung. Die Bedingungen selbst aber tragen den unlängbaren Charakter jener Willkürlichkeit an sich, welche nun einmal in der ganzen Neugestaltung von Paris, namentlich in der allerletzten Phase derselben, die mit der Zerstörung des Luxemburg-Gartens beginnt, sich geltend macht und der es hier ohne bestimmt erkennbaren Grund gefallen hat, zu sparen, während sie an anderen Stellen ohne wichtige Motive verschwendete.

An Stelle eines freistehenden Neubaus oder auch nur einer freien Fassade — für die es, wie gesagt, bei der grossen Ausdehnung der an dieser Stelle niedergerissenen Quartiere, an Platz nicht fehlen konnte — ist das eigentliche Theater auf den Hof eines Eckhauses verwiesen worden, dessen Fronten, soweit als irgend thunlich, zu Wohnungen oder Läden zu benutzen hauptsächlichste Bedingung war.

Dies veranlasste den Architekten, seinen Haupteingang auf die Ecke, diagonal zur Richtung des Zuschauerraums, zu verlegen. Derselbe besteht aus einem kreisrunden Vestibül von 10 m. Durchmesser, welches durch drei Thüren nach Aussen sich öffnet, und in dem sich die Kasse und die Kontrolle befinden. Im Hintergrunde des Vestibüls führt eine mittlere Thür zu dem Eingange in das Parquet, die linke Seitenthür zu der Treppe für den ersten Rang und für das über dem Vestibül belegene Foyer desselben, die rechte Seitenthür unter dem zweiten Lauf der Haupttreppe her zur Nebentreppe für die oberen Ränge. Auf diese Weise wurde es trotz des beschränkten Raumes möglich die wichtige Bedingung gesonderter Zugänge für die verschiedenen Ränge zu erfüllen.*)

*) Die Anlage war in dieser Weise wenigstens projektiert.

Ob dieselbe auch so ausgeführt worden ist, lässt sich aus dem von Daly mitgetheilten Plane allerdings nicht erkennen. Der wichtige Zugang zur Treppe f ist nämlich in demselben weggelassen und letztere somit nur vom Korridor des Parquets aus zugänglich.



BOULEVARD DES CAPUCINES.

a Hauptvestibül. b Kassen. c Kontrolle. d Polizei. e Treppe zum Parquet und 1. Rang. f Treppen zu den übrigen Rängen. g Eingang und Treppen für den Hof. h Wartesaal für das Gefolge. i Eingang und Treppe für die Abonnenten. k Eingang und Treppe für die Schauspieler. l Zimmer für den Bühnendienst. m Nebentreppe. n Passage für die Dekorationen. o Höfe. p Ventilationschächte. A A Verkaufslöcher. B B Nachbargrundstücke.

Allerdings ist es nicht zu verkennen, dass sich in dieser Anordnung, trotz der Bemühung des Architekten, die beschränkenden Bedingungen des Bauprogramms geltend machen und der Anlage jene Geräumigkeit fehlt, welche die Treppen und Vestibule anderer neuerer Pariser Theater auszeichnet. Der Charakter des Theaters freilich und die mittlere Zahl der Besucher (1200) die meist zu der feineren Welt gehören, gestatten an dieser Stelle auch bescheidenere Abmessungen als da, wo auf einen zahlreicheren Besuch der oberen Ränge und der Gallerien gerechnet werden muss. Die frühere Pariser Generation ist in dieser Hinsicht übrigens nicht verwöhnt worden. Noch existierende Anlagen aus jener Zeit, wie die vielbesuchten Theater der *Porte St. Martin* und des *Gymnase* sie besitzen, sind geradezu als polizeiwidrig zu bezeichnen und finden jenseits des Rheins nur an dem alten Hofburgtheater in Wien ein Seitenstück. —

Für die Abonnirten und die zu Wagen anfahrenden Personen dienen der Zugang und die Treppe *i*. Für den kaiserlichen Hof ist ein solcher bei *g* disponirt, von welchem aus eine Treppe zu der Hofloge und ihrem Salon im ersten Range des Proszeniums führt.

Der Zuschauerraum ist für höchstens 1200 Personen bestimmt, welche in einem Parquet, zwei Rängen und einer Gallerie vertheilt sind. Er besitzt zwischen den Hinterwänden der Logen einen Durchmesser von 16 m., die Korridore haben an den schmalsten Stellen 1,80 m., an den breitesten 3 m. Weite. Sie werden nebst den Treppen durch kleinere Lichthöfe erhellt. Die Bühnenöffnung ist 8,70 m. gross; das Theater besitzt somit die für das Konversationsstück erforderlichen mittleren Maasse. Der erste Rang, welcher im Fond sechs Sitzreihen zählt, springt nach einer gebrochenen Linie ausserordentlich weit vor, so dass von seiner Vorderkante bis zur Bühne nur eine Entfernung von etwa 10 m. verbleibt und sich unter demselben sehr tiefe, für das Parterre und die Parterrelogen ausgenutzte Räume bilden. Diese Anordnung ist in Frankreich sehr gebräuchlich. Jene Parterre-Logen im Halbschatten, die durch Gitter vollends zu schliessen sind, erfreuen sich sogar einer gewissen Beliebtheit. Bei uns dagegen ist man namentlich auf Langhans' Vorgehen neuerdings bestrebt gewesen sie zu kassiren und aus dem Parquet und dem ersten Rang ein gemeinsames grösseres Amphitheater, im antiken Sinne gleichmässig aufsteigend, zu bilden. Im vorliegenden Falle entsteht erst über dem ersten Rang ein freier und weiter Raum. Die Architektur des Saales ist nach jenem schönen Motive disponirt, das der Architekt Louis von Bordeaux bei dem Saale der alten Pariser Oper anwendete und welches auch bei dem Neubau derselben wieder benutzt worden ist. Vier Säulenpaare nämlich, welche im ersten Range aufsetzen, sind durch flache Korboggen verbunden und tragen die als Flachkuppel angelegte Saaldecke. Zwei der Säulen bilden zugleich die Umrahmung für das Proszenium. Die oberen Ränge sind balkonartig zwischen den Säulen ausgekragt.

Die Bühne besitzt eine Breite von 19, eine Tiefe von 12 m. Hinter derselben, gegen einen grösseren Hof, liegen die Zimmer für den Bühnendienst, die Schauspieler-Foyers etc. Besondere Zugänge und Treppen sind für das Personal bei *k* disponirt. Auch für das Herbeischaffen, der in einem benachbarten Magazin untergebrachten Dekorationen mussten bei der Beschränktheit des Platzes besondere Vorkehrungen getroffen werden. Die Dekorationen werden durch den Gang *k* eingebracht, in der Ecke des Hofes, wo demselben die dafür erforderliche Breite belassen ist, geschwenkt, in den Gang *n* getragen und hier in die Höhe und auf die Bühne geschafft.

Unter dem ganzen Gebäude liegt eine Bétonschicht von 0,50 m. Dicke, um die Keller gegen das Aufsteigen des Grundwassers, welches sich oft bis 0,50 m. über den tiefsten Punkt derselben erhebt, zu sichern. Der Bétón besteht aus gleichen Theilen Steinschlag und Mörtel, letzterer aus gleichen Theilen Portland-Zement und Sand. Die Fundamente sind in Bruchstein, die Aussenmauern und Hauptkonstruktionspfeiler in Haustein, alle Zwischenwände in Ziegeln in einer Stärke von 0,45 m. ausgeführt.

Als besonders eigenthümlich und höchst gelungen wird die Beleuchtung des Saales geschildert. Wie auch in anderen neueren Anlagen dieser Art ist von einer direkten Beleuchtung durch freie Flammen oder eine grössere Krone Abstand genommen und versucht worden, dieselbe durch eine transparente Glasdecke, oberhalb welcher die Flammen angebracht sind, zu ersetzen. Um aber den jener Anordnung in der

Regel vorzuwerfenden Mangel eines hinreichend hellen Lichtes abzustellen, ist die Decke so gebildet, dass in der Mitte eine kolossale, die Gasflammen umschliessende Rose von 7 m. Durchmesser herabhängt, welche aus ornamentirten und fazettirten Krystallstücken, die auf einem Bronzegerippe befestigt sind, besteht. Sie wiegt 10,000 Kilogr. und hängt um 2,50 m. von der Decke herab. Innerhalb derselben ist eine Gaskrone von 700 in fünf Kreisen vertheilten Flammen angebracht, deren Licht durch die Krystallumhüllung passend gebrochen wird. Ein Fries, ebenfalls aus ornamentirtem Glase, acht kleine ähnlich disponirte Rosen enthaltend, bildet den Uebergang zu einer mit Gemälden geschmückten Voute, über welcher die solchergestalt als leuchtende Krystallschale gebildete Decke ruht. Der Effekt dieser ebenso milden wie glänzenden Beleuchtung wird als ein ganz ausserordentlicher bezeichnet, der namentlich die von dem Architekten beabsichtigte Wirkung unterstützt, den Zuschauerraum im Zusammenhang mit der Bestimmung des Theaters selbst als eleganten Salon erscheinen zu lassen.

Ueber die Heizung und Ventilation sind vorläufig nur ungentügende Notizen gegeben. Die frische Luft soll unter dem Fussboden der Ränge her an der Vorderseite der Brüstungen einströmen, die schlechte Luft durch Oeffnungen im Fond der Logen abgeführt werden. Im Parquet liegen die Abzüge nur in den Gängen zwischen den Sitzreihen, um den Zug von den Zuschauern selbst abzuhalten. Zutritt und Abführung der Luft geschieht durch weite Schächte, die an den Umfassungswänden des Saales vertheilt sind und von den Heizungsapparaten im Untergeschoss bis zu einem gemeinsamen Kamine auf dem Dache gehen. Für jeden Rang dient je ein Rohr, welches in der Höhe des Fussbodens durch einen festen Abschluss getheilt ist, so dass die Zuführung frischer Luft durch die untere, die Abführung der verdorbenen Luft durch die obere Hälfte des Rohres geschieht. Der Saal selbst wird vor der Vorstellung auf 12 bis 15 Grad geheizt, während derselben aber sollen nur die Korridore in erhöhter Temperatur gehalten werden, welche einer steten Abkühlung durch die direkte Verbindung mit dem Aeusseren ausgesetzt sind. Im Sommer erhält der Saal frische Luft durch einen unter der Decke angebrachten, direkt ins Freie führenden, durchbrochenen Fries.

Ueber diese Anordnungen, sowie über die Einrichtung der Bühne, deren ganze Maschinerie aus Eisen durch Dampfkraft bewegt wird, deren Boden beweglich und beliebig bis um 2,50 m. verstellbar ist, dürfte die ausführlichere, als besonderes Werk erscheinende Publikation, welche Hr. Magne von seinem Theater vorbereitet, genaueren Aufschluss geben. Es sei nur noch mit einem Worte der Aussenarchitektur des Gebäudes erwähnt. Der Architekt war hier noch mehr als bei seiner Innenarchitektur gebunden, da ihm das Schema für die Wohnhausfäçade ebenfalls von der Stadtbehörde genau vorgeschrieben war, welche dasselbe, eine nüchterne Pilaster-Architektur mit vorgekragten Balkonen und dem typischen Mansarddach, an sämtlichen Quartieren in der Umgebung der grossen Oper gleichmässig durchgeführt wissen wollte. So blieb für eine freiere Behandlung nur der Eckpavillon übrig; doch auch hier mussten wenigstens Gesims und Stockwerkhöhen des offiziellen Schemas innegehalten werden. Das Erdgeschoss mit den drei Eingangsthüren ist durch einfache Quaderung gegliedert, darüber sind zwei Etagen des Wohnhauses durch grosse korinthische Halbsäulen zusammengefasst, zwischen denen die Rundbogenfenster zum Foyer sich öffnen. Vor denselben ist ein ringumlaufender Balkon vorgekragt, über den Fenstern sind in dekorirten Nischen die Büsten dreier hervorragender Vertreter des französischen Lustspiels, Scribe an der Spitze, aufgestellt. Das dritte Geschoss wird durch Karyatiden dekorirt und eine kleine Kuppel bildet den Abschluss dieser an sich mit vieler Feinheit und vielem Geschick durchgeführten Baugruppe, die leider, eingepresst zwischen der Langweiligkeit der offiziellen Architektur, einen sehr ungünstigen Stand hat.

Dass der strenge deutsche Kritiker an der auch hier wie an den meisten neufranzösischen Bauten hervortretenden, dem Zopfstile sich nähernden Bildung des Details Anstoss nehmen wird, ist selbstverständlich. Eine unbefangene Würdigung der Leistungen unserer Nachbarn auf dem Gesamtgebiete der Kunst ist wohl ohne ein gewisses Aufgeben unserer für dieses spezielle Gebiet entschieden anders gebildeten Empfindungsweise kaum möglich.

Reiseskizzen aus Holland, Belgien und England,

gesammelt im Herbste 1869 von E. Stuertz.

Es ist ein schweres Unternehmen, grossartige Werke nach den Totaleindrücken, die man von denselben auf einer längeren Studienreise empfangt, nachträglich im Einzelnen mit der nöthigen Unbefangenheit zu beschreiben. Diese Eindrücke sind leider nur allzusehr abhängig von der jedesmaligen Stimmung des Reisenden, von Gesellschaft und Wetter, von der mehr oder minder grossen Ermüdung, die bei den reichlichen Strapazen einer Studienreise unvermeidlich ist, so dass es in der That misslich erscheint, die Sache selbst mit Rücksicht auf jene Eindrücke zu beurtheilen. Es kommt hinzu, dass der Studierende, so ganz individuell, zunächst jedenfalls mehr von dem ergriffen wird, was ihm selbst noch fremd war, während andererseits die auf der einen Stelle gesammelte Kenntniss die Wirkung des Analogon, das uns fernerhin auf einer anderen Stelle begegnet, oft viel weniger grossartig erscheinen lässt. So werden wir deutschen Techniker bei unserem ersten Besuche in England durch den überwältigend grossen Verkehr, der in jenem Lande eine so grosse Menge grossartiger Bauten jeglicher Art zusammendrängt, anfangs befangen, vielleicht etwas kleinmüthig. Die Quantität des Vorhandenen betäubt uns, und geraume Zeit dauert es, bis wir wieder frei und muthig ins Detail eindringen, bis wir dabei erst wieder aufathmend fühlen, dass die Qualität unserer Werke gewiss nicht schlechter ist, als die der dortigen, dass den Deutschen nicht die Fähigkeit, vielmehr in Folge unserer verhältnissmässig noch kleinlichen Verkehrsbedürfnisse nur die Gelegenheit abgeht, um ähnliche Werke in ähnlichen Dimensionen auszuführen, — Werke, die bei uns fast noch in das Fabelreich gehören, während sie dort längst *en masse* in Wirklichkeit bestehen.

Will man sich also ein objektives Urtheil über die einzelnen Werke bilden, so muss man vorsichtig sein, dass jene augenblicklichen Eindrücke nicht zu sehr in den Vordergrund treten; man muss sich allmählig an jenes Mehr gewöhnen, dass uns zu Anfang so überwältigt, man muss sich ebenso fern zu halten suchen von dumpfem Staunen, wie von einem gewissen Neide gegen diejenigen, welche unter so grossen Verhältnissen zu so Kolossalem geübt und gezwungen werden.

Der Verfasser hat sich bei Wiedergabe der nachfolgenden Reisenotizen nach Kräften bemüht, diesen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen und in ihnen lediglich die Resultate eingehenderen Studiums zusammenzustellen, welches auf die an Ort und Stelle durch eigene Anschauung klar gewordenen Bilder und auf Notizen und später gesammeltes Material sich stützt. Der Reiseroute folgend, will ich mit einigen Skizzen aus den Niederlanden und Belgien beginnen.

Die Gründung eines bayerischen Gewerbe-Museums in Nürnberg und das Projekt einer Industriehalle in München.

Nach dem in anderen Staaten gegebenen Vorbilde und im Anschluss an den grossen Zug der Zeit, der alle auf die Hebung des Kunstgewerbes gerichteten Bestrebungen in besonderer Weise begünstigt, soll nunmehr auch in Bayern ein Gewerbe-Museum ins Leben treten, dessen Sitz, mit Rücksicht auf die industrielle und kommerzielle Bedeutung der Stadt, auf die dort bereits vorhandenen Anknüpfungspunkte und besonders deshalb, weil das Kapital von 500,000 fl. zum grössten Theil daselbst aufgebracht wird, nach Nürnberg verlegt worden ist. Als Mittel zur Erreichung des mit Errichtung des Gewerbe-Museums verbundenen Zweckes werden bezeichnet:

I. Eine ständige Sammlung für Gewerbe- und Kunstindustrie, in welcher Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate, Werkzeuge, Instrumente, Apparate, Modelle, soweit es der Raum gestattet auch kleinere Maschinen, sowie ferner Einrichtungs-Gegenstände und Lehrmittel für den gewerblichen Unterricht aufgestellt werden.

II. Ein wechselndes Musterlager von neu auftauchenden industriellen Gegenständen oben bezeichneter Art und der wichtigsten in den verschiedenen Theilen Bayerns fabrizirten Artikel.

III. Wander-Ausstellungen der unter I. und II. aufgeführten Gegenstände, welche vor ihrer Einweisung in das Musterlager oder die ständige Sammlung an die verschiedenen Industrieorte Bayerns gesendet werden.

IV. Versuchsstationen, welche aus Auftrag der Industriellen gegen mässige Kosten-Vergütung Untersuchungen in allen Zweigen der mechanischen und chemischen Technologie ausführen und neue Verfahrungsweisen der Prüfung unterwerfen. München ist der Sitz der Hauptversuchsstation.

V. Ein Bureau mit dem nöthigen Beamtenpersonale, welches den Verkehr zwischen dem Gewerbemuseum, den vorhandenen lokalen Zweigbureaus und den einzelnen Industriellen vermittelt, mit sachkundigen Agenten in verschiedenen Ländern und Industrie-

Durch die Grossartigkeit ihres Verkehrs und dementsprechend durch die gedrängte Menge grosser Bauten bieten diese beiden Länder dem reisenden Ingenieur gerade bei der gegenwärtig so regen, in den letzten Jahren aufs Lebhafteste gesteigerten Bauhätigkeit einen passenden Uebergang von unsern deutschen Verhältnissen zu denen Englands, des gelobten Landes der Technik *par excellence*.

Ein Blick auf die Karte schon zeigt uns, wie reichlich für Verkehrsstrassen zu Lande und Wasser dort gesorgt wird. Das ausgedehnte Fabrikwesen, der Handel verlangen in Belgien ein dicht gedrängtes Netz von Eisenbahnen und Verbindung der daselbst bestehenden Wasserläufe durch Kanäle, die mittelst Touageverkehr möglichst ausgenutzt werden. In den Niederlanden führen die vielfach schon vorhandenen Wasserwege auf Meliorirung, Verbindung und Erhaltung derselben, während der fruchtbare Boden theils gegen Ueberfluthungen zu schützen, theils den nutzlosen Wasserflächen durch Trockenlegungen abzugewinnen ist. Der Handel verlangt nicht minder wie in Belgien Verbindungen mit den übrigen Ländern des Festlandes; Eisenbahnen werden also auch hier immer zahlreicher, ihre Herstellung aber wird durch die vielen Wasserläufe und Binnengewässer erschwert, ja ohne eine grosse Zahl kostspieliger Bauten meisthin unmöglich.

Aus diesen Verhältnissen ist die wahrhaft grossartige Bauhätigkeit hervorgegangen, auf die vorhin bereits im Allgemeinen hingewiesen wurde. Es darf im Einzelnen wohl nur erinnert werden an die grossen Brückenbauten bei Zaltbommel, Kuilenburg, Moerdijk etc., an die Durchdämmung der Oster-Schelde, welche die Herstellung des Kanals durch Zuid-Beveland besonders wichtig machte, — ferner an die Vergrösserung der Hafenanlagen in Ostende und in Antwerpen, wo die Stadt nach Niederlegung der Festungswerke um mehr als das Dreifache wächst und in gleichem Maasse ihre Bassins vermehrt sieht. Würdig zur Seite steht in Brüssel das „*Assainissement de la Senne*“, ein Riesenunternehmen, bei dem der alte Senne-Lauf regulirt und die Ueberdeckung dieses Flusses mit einer Kanalisation der Stadt (freilich nach Muster der Egouts zu Paris) verbunden wird; an Stelle jenes übelriechenden Flussbettes erhält Brüssel dadurch einen breiten Boulevard ersten Ranges und daneben einen Bauplatz für die grosartige neue Börse.*) Wir finden ferner bei Haag auf der Hook von Holland einen neuen Kanal zur Abkürzung

*) Diese Bauten in Brüssel sind veröffentlicht im „*Engineer*“ Vol. XXIX. Nr. 733. vom 14. Januar 1870.

orten, namentlich mit sämmtlichen bayerischen Konsulaten in Verbindung steht, regelmässig eine als Organ des Instituts dienende Zeitschrift herausgibt und überall als Anfrage- und Auskunftsstelle dient.

VI. Eine technische Fachbibliothek mit Lesezimmer.

VII. Vorträge sowohl am Sitz des Gewerbe-Museums, als auch an andern Orten Bayerns über mit den Zwecken des Gewerbe-Museums in Verbindung stehende Gegenstände.

Dann soweit die Mittel durch obige Zwecke nicht erschöpft sind:

VIII. Temporäre Ausstellungen von Industrie- und Gewerbeerzeugnissen, die sich im Besitz von Privaten, Korporationen, Gewerbe-Museen oder öffentlichen Sammlungen befinden, von neu angefertigten und tüchtig befundenen Erzeugnissen einzelner Gewerbetreibender und von Arbeiten aller Art aus den technischen Schulen Bayerns.

IX. Förderung des gewerblichen Unterrichts in den bestehenden technischen Lehranstalten durch Abgabe von Modellen und Zeichnungen, Aussetzung von Prämien an ausgezeichnete Lehrer und Schüler, Gründung von Stipendien und Veranstaltung von Konkurrenz-Ausstellungen der in den verschiedenen Lehranstalten gelieferten Modellir- und Zeichenarbeiten, sowie der angewandten Lehrmittel.

X. Anregung zur Gründung von technischen Fachschulen für einzelne Industriezweige.

Man wird diesem Plane den Vorzug erschöpfender Vollständigkeit zuerkennen müssen und kann im Interesse der Sache nur lebhaft wünschen, dass die Kraft und der Erfolg des Vollbringens nicht hinter der Erkenntniss der richtigen Mittel und dem guten Vorsatze zurückbleiben mögen.

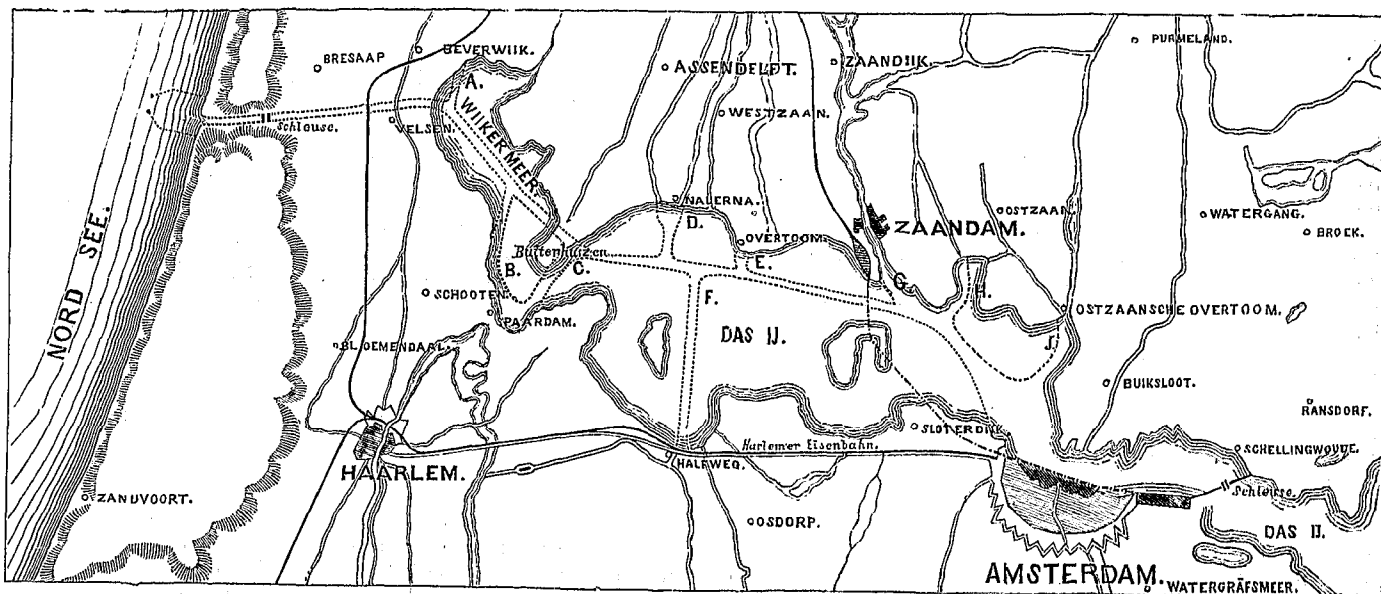
Eine sehr wesentliche Unterstützung wird der Nürnberger Landesanstalt durch den regen Wett-eifer erwachsen, mit dem dieselben Bestrebungen in München verfolgt werden. Es ist dieser Wett-eifer ein äusserst erfreuliches Zeichen für den wahrhaften Fortschritt, der sich im Geiste der Zeit vollzogen hat, ein Beweis dafür, dass wir endlich gelernt haben Wesen und Form zu unter-

des Wasserweges zwischen Rotterdam und der See; der Eingang zu diesem Durchstiche wird durch einen Hafen gesichert, dessen mächtige Molen nach echt holländischer Weise aus Packwerk konstruiert sind.

Grossartiger wohl noch als diese Bauten dürfte die Anlage des Amsterdamer Seekanals sein. Zu Anfang September 1869 hatte ich Gelegenheit die Hauptbaustellen desselben bei Velsen genauer in Augenschein zu nehmen, und verdanke ich der Liebenswürdigkeit der Ingenieure und aller Beamten, die mich dort umherführten, mir bereitwilligst jegliche Auskunft gaben, mich Alles sehen und skizziren liessen,

offenen See entfernt, seinen Handel mehr und mehr bedroht, zumal der Nordholländische Kanal, welcher dazu dienen sollte, den Schiffen sicheren Zugang bis Amsterdam zu gewähren, von den Schiffen und Rhedern möglichst vermieden wird, weil sein Befahren zeitraubend und kostspielig ist. Besonders der Handel mit den Rheinlanden zog sich nach den günstiger gelegenen Maas-häfen hin. Wenn es daher an Bedeutung wieder gewinnen wollte, so war es gezwungen, sich der Nordsee gleichsam zu nähern und eine neue gesicherte Wasserstrasse dorthin, selbst für Schiffe bis zu 7^m Tiefgang, herzustellen. — Zu diesem Zwecke und zur Hebung der am Wijker Meer und dem IJ belegenen Ort-

Fig. 1.



Plan von dem Amsterdamer Seekanal und der Eisenbahn von Amsterdam nach Zaandam.

..... Neue Kanalanlage. — Eisenbahn von Amsterdam nach Zaandam. † Schloosen.

die eingehenderen Notizen, die ich in Folgendem wiedergeben will und denen ich demnächst einige Notizen über den jetzigen Stand der analogen Bauten am Admiralty-Pier in Dover, die ich ebenfalls im vorigen Herbst mir genauer ansah, anzufügen beabsichtige, da diese Arbeiten mit denen in Velsen grosse Ähnlichkeit zeigen.

I. Der Amsterdamer Seekanal mit dem Seehafen bei Velsen.

Amsterdam sah, durch seine ungünstige Lage so weit von der

schaften wird in „Nordholland op zijn smalst“ der in der Situationsskizze (Fig. 1) angedeutete Kanal ausgeführt. Derselbe beginnt etwas östlich von Amsterdam bei Schellingwoude, wo er mittelst einer Durchdämmung mit einer im Bau begriffenen 3fachen Schleuse gegen den östlichen Theil des IJ abgeschlossen wird. Die mittlere Oeffnung dieser Schleuse erhält 18^m Weite, die beiden Seitenöffnungen je 14^m. Der Drempeel kommt auf — 4,5 unter A. P. zu liegen. — Die Mitte dieser Schleusen liegt 295^m von der Krone des

scheiden und eine Angelegenheit von weiteren Gesichtspunkten aus zu verfolgen. Wie lange ist es her, dass man in München wie anderwärts die Errichtung einer derartigen Anstalt an einem anderen Orte mit den Augen kleinlicher Eifersucht betrachtet und deshalb zum Mindesten ignoriert hätte? Die bayrische Landeshauptstadt von 1870 hat die ihrer würdige Aufgabe besser begriffen, sie hat sich beeilt im Anschluss an das in Nürnberg errichtete Zentralinstitut alle Mittel zur Entfaltung vorzubereiten, welche sie ihrerseits dem grossen gemeinschaftlichen Ziele zu widmen vermag.

Und diese Mittel sind nicht gering. Ist schon in dem Entwurfe für das Gewerbemuseum in Nürnberg auf München, als den zur Errichtung der Haupt-Versuchs-Station einzig geeigneten Ort, hingewiesen worden, so ist die Landeshauptstadt auch vor allen anderen bayrischen Städten im Stande, diejenigen Elemente, durch welche sich das Zentralinstitut mit derselben in Verbindung setzen will, zu pflegen und zu einer selbstständigen Entwicklung zu bringen. Es gilt dies für das Musterlager, für die Wanderausstellungen, für die Fachbibliothek, für die Vorträge, sowie für die ad. VIII.—X. in Aussicht genommenen Mittel. Die reichen Sammlungen älterer Kunstwerke, das blühende Kunstleben der Gegenwart bieten einen unerschöpflichen Quell der Anregung. In den schon bestehenden technischen Vereinen endlich sind Anknüpfungspunkte gegeben, die den grossen Vortheil gewähren, dass man kein neues Werk auf unbekanntem Grunde zu wagen braucht, sondern an vorhandene Organisationen und vorhandene Mittel sich anschliessen kann. Es kommen namentlich in Betracht:

1) Der Polytechnische Verein. Derselbe ist seit 1816 begründet und zählt gegenwärtig 446 ordentliche und 68 ausserordentliche Mitglieder; seine bedeutende Wirksamkeit bethätigt sich nicht allein in den Vorträgen und Gutachten, die er für seine Mitglieder veranlasst: er wird zu gutachtlichen Aeusserungen über Fragen der Industrie und Technik von allen Behörden der Staatsregierung herbeigezogen, die ihm auch die Vertretung Bayerns auf den internationalen Ausstellungen in Paris und London anvertraut hat. Bis zum Jahre 1830 hat der Verein selbstständige Ausstellungen veranstaltet, die späterhin an den Staat übergegangen sind,

ebenso gebührt ihm ein wesentlicher Antheil an der Gründung der Handwerkerfortbildungsschulen. Der Verein besitzt eine sehr bedeutende technische Bibliothek und giebt eine eigene Zeitschrift unter dem Titel: Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt, heraus.

2) Der allgemeine Gewerbe-Verein. Derselbe zählt etwa 1000 Mitglieder; die Hauptmomente seiner anregenden und fördernden Thätigkeit bestehen in der Veranstaltung periodisch wiederkehrender Industrie-Ausstellungen und der Unterhaltung eines Musterlagers.

3) Der Kunstgewerbe-Verein. Derselbe besteht seit 17 Jahren und zählt gegenwärtig 775 Mitglieder; seine Aufgabe, das Handwerk der Kunst entgegenzuführen, hat er zunächst durch Errichtung einer Kunstgewerbeschule angestrebt, deren Leistungen soviel Anerkennung gefunden haben, dass ihr zunächst die Vorschule der Kunstakademie anvertraut und dass sie sodann vor 2 Jahren direkt vom Staate übernommen wurde. Der Verein hat seither seine Thätigkeit vorzugsweise der Errichtung einer Abendzeichenschule zugewandt; Vorträge, Stellung von Preisaufgaben, Verbreitung nachahmenswerther Vorlagen und Modelle, die Unterhaltung einer permanenten Ausstellung und eines Zeichensaals, in dem jedes Mitglied sich künstlerischen Rath erholen kann und endlich die Veranstaltung periodischer grösserer Industrieausstellungen vervollständigen die Mittel, mit denen der Verein eine Verbindung zwischen Schule und Praxis herzustellen sucht.

4) Der Architekten- und Ingenieur-Verein, die Haupt-Abtheilung des grossen, vor 3 Jahren begründeten Bayrischen A.-u. I.-V., mit 222 Mitgliedern. Die Wirksamkeit des Vereins, der bekanntlich seit Jahresfrist auch eine eigene Zeitschrift besitzt, ist analog derjenigen der parallelen Vereine Deutschlands.

Aus dieser Aufzählung, die gleichzeitig die Thatsache konstatirt, dass in München bereits seit längerer Zeit und mehr für die Hebung der Industrie gewirkt, wenn auch vielleicht nicht in gleichem Verhältnisse geleistet worden ist, als in irgend einer anderen Stadt Deutschlands, erhellt wohl ohne Weiteres, dass es nur einer Einigung zwischen den vorgenannten Vereinen bedarf, um sofort ein gesichertes, lebenskräftiges Unternehmen ersten Ranges begründen zu können. Dass diese Einigung anscheinend ohne

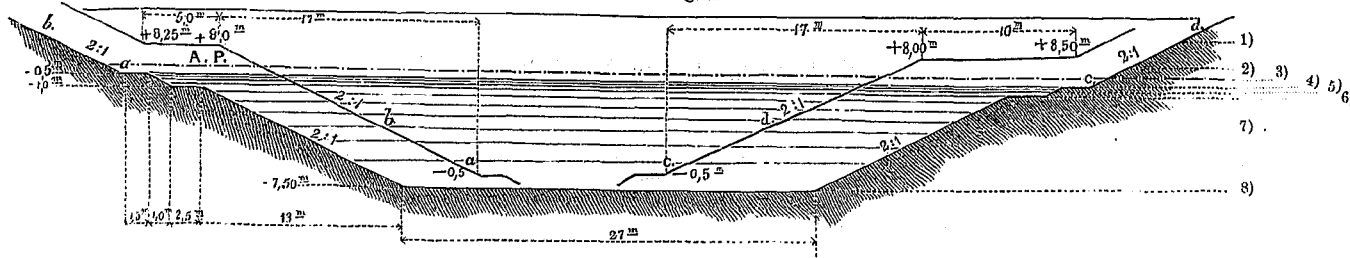
alten Deiches von Nordholland entfernt in jener Durchdämmung, die bereits auf der Nordseite ausgeführt ist und die Schleusenbaustelle mit dem Lande verbindet; die 900^m. lange Strecke bis zum südlichen Ufer wird nach Vollendung der Schleusen durchdämmt. —

Von Amsterdam aus zieht sich der Kanal nach Westen hin durch das Ij über den Buitenhuizen und durch das Wijker Meer bis Velsen hin, durchschneidet von hier ab ziemlich hohes Terrain und erreicht mittelst eines tiefen Dünendurchstiches die Nordsee, in der ein grosser Einfahrts- und Schutz-

Von dem Hauptkanale aus sollen die folgenden Zweigkanäle abgehen: *A* nach Beverwijk, *B* und *C* nach Spaarndam, *D* nach Nauerna, *E* nach Westzaansche Overtoom, *F* nach Halfweg, *G* nach Zaandam, *H* nach Zuiderpolder, *I* nach Oostzaansche Overtoom.

Die hauptsächlichsten Wasserstandsverhältnisse an der Mündung ergeben sich aus Fig. 2, wo sämtliche Ordinaten auf A. P., d. h. auf den Null-Punkt am Amsterdamer Pegel bezogen sind. Die Springfluthen erreichen = + 2,20, die ge-

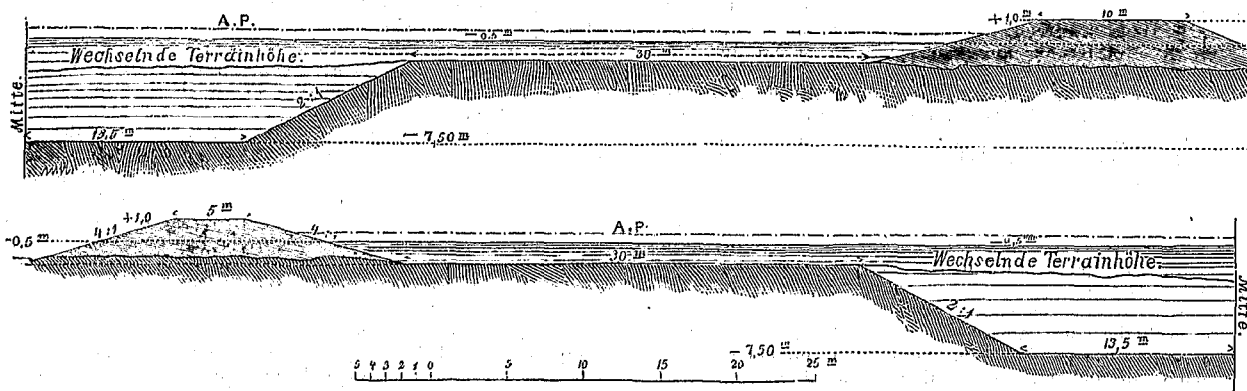
Fig. 2.



Profil des Kanaleinschnittes im festen Lande.

- 1) + 2,20 Springfluth. 2) + 0,51 Ordinaire Fluth. 3) + 0,00 A. P. 4) - 0,50 Erstes Banket. 5) - 0,88 Ordinaire Ebbe. 6) - 1,00 Zweites Banket. 7) - 3,60 Niedrig-Ebbe. 8) - 7,50 Sohle.

Fig. 3.



Profil im Wijker Meere und im Ij.

hafen erbaut wird. Ca. 1500^m. vor diesem Hafen soll ebenfalls eine dreifache Schleuse erbaut werden mit einer Mittelloffnung für grosse, und zwei Seitenöffnungen für kleinere Schiffe.

wöhnlichen Fluthen = + 0,51, die gewöhnlichen Ebben = - 0,88, die Springebben = - 2,60. Die vorerwähnte Schleuse am Meere wird den Minimalwasserstand von - 0,50 unter A. P. im Kanale erhalten, während seine im Allgemeinen

Weiteres und unter allseitigstem Einverständnisse sich vollzogen hat, ist gleichfalls ein höchst ehrenvolles Zeugniß für den Geist, der in den technischen Vereinen Münchens herrscht, wenn auch gewiss zu berücksichtigen ist, dass dieselben nicht allein im Interesse der Allgemeinheit und für die Ziele des Gewerbemuseums, sondern vor Allem für ihre eigenen wichtigsten und nächsten Interessen thätig sind, wenn sie Bestrebungen vereinigen, die parallel neben einander laufend sich nur zersplittern und daher bisher auch das nicht leisten konnten, wozu sie berufen sind.

Was jedoch zunächst die Ziele des Gewerbe-Museums resp. der Münchener Zweig-Anstalt desselben betrifft, so ist die gemeinschaftliche Thätigkeit der vier oben genannten Vereine in der Weise gedacht worden, dass der allgemeine Gewerbeverein und der Kunstgewerbeverein sämtliche Ausstellungsangelegenheiten, der Polytechnische und Architekten- und Ingenieurverein die technische Belehrung durch Vorträge, der Kunstgewerbeverein die Zeichenschulen, der polytechnische Verein endlich die Versuchsstation übernehmen sollen. Die Bibliothek des letzteren würde die Neubegründung einer solchen überflüssig machen; auch die von den Vereinen herausgegebenen Zeitschriften hofft man für die Zwecke der neuen Anstalt nutzbar machen zu können.

Wenn in allen diesen prinzipiellen Beziehungen ohne Weiteres an Vorhandenes angeknüpft werden kann, so ist dasjenige Moment, welches für ein praktisches Inslebentreten des Unternehmens materiell das Nothwendigste und Wichtigste ist, zugleich dasjenige, bei welchem die eigenen Interessen der beteiligten Vereine am Meisten in Betracht kommen — die Begründung eines eigenen geräumigen Lokals, oder, wie man es nennen will, einer Industriehalle. Dass das Unternehmen ohne eine solche feste Stätte seines Wirkens einer Hauptbedingung gesunder Lebensfähigkeit entbehren würde, dass die Vereine an Einigkeit und darum an Kraft gewinnen, wenn sie nicht allein einen geistigen, sondern auch einen solchen äusserlichen gemeinsamen Mittelpunkt haben, bedarf wohl keines Beweises.

Nach dem vorläufig aufgestellten Programm beabsichtigt man in dem zu gründenden Etablissement an Ausstellungs- und Sammlungsräumen 15000 Qu.-F., für zwei Versammlungs- resp. Vor-

tragssäle 3600 und 1200 Qu.-F., für Bibliothek und Lesezimmer 2400 Qu.-F., für einen Sitzungssaal und die Geschäftsräume der Vereine 2200 Qu.-F., für einen Zeichensaal 1500 Qu.-F., für eine Restauration endlich 4000 Qu.-F. unterzubringen, wozu ein zweigeschossiges Gebäude von 40000 Qu.-F. Grundfläche und ein Baukapital von 200,000 fl. nothwendig sein werden. Als Baustelle ist die untere östliche Eschenanlage am Maximiliansplatze von der Gemeindevertretung Münchens in richtiger Erkenntniß der Wichtigkeit eines solchen Unternehmens für das Gedeihen und die Blüthe der Stadt unentgeltlich zur Disposition gestellt worden; für die Unterhaltung desselben steht ein von derselben Seite gewährter Zuschuss von jährlich 2500 fl. in Aussicht. Es handelt sich also für das Zustandekommen der Industriehalle nur noch um Gewinnung des Baukapitals, das man theils durch Schenkungen, theils durch Ausgabe von 2% Aktien, die durch Verlosung zu amortisiren wären, aufzubringen hofft und ohne Zweifel auch wohl in nicht allzulanger Frist aufbringen wird.

Wenn die an die Bewohner Münchens gerichtete Aufforderung zur Betheiligung an dem Unternehmen der Hauptzweck und der Ausgangspunkt für die Schrift waren, der wir bei unserer Darstellung im Wesentlichen gefolgt sind, so ist der Zweck, der uns hierbei leitete, selbstverständlich ein ganz anderer. Wir sind überzeugt, dass das Vorgehen der technischen Vereine Münchens es verdient, in weiteren Kreisen bekannt zu werden, dass die Kraft des in ihm gegebenen Beispiels berufen ist, auch noch an anderen Orten gedeihliche Erfolge hervorzurufen, als in München selbst, zumal an anderen Orten dasjenige, woran es dort zunächst fehlt, materielle Mittel, in reichem Masse vorhanden sind. — Wie weit sind — um uns nur an das Nächstliegende zu halten — die technischen und künstlerischen Vereine Berlins davon entfernt, an ein ähnliches Unternehmen zu denken, und was könnte geleistet werden, wenn sie mit vereinter Kraft, in solcher Klarheit der Erkenntniß, in solchem Geiste der Einigkeit sich aneinander schlossen!

— F. —

27^m. breite Sohle auf — 7,50 liegt, so dass stets 7,0^m. Wassertiefe im Kanale vorhanden ist.

Der Kanal erhält zwei verschiedene Profile. Das in Fig. 2*) dargestellte bezieht sich auf die Einschnitte im festen Lande, also am Buitenhuisen und auf der Strecke von Velsen bis zur See, während Fig. 3 das Profil der Kanalstrecken angiebt, die durch das Wijker Meer und das IJ gebaggert und von Seitendämmen eingegrenzt werden. Die auf

*) Aus Mangel an Raum musste Fig. 2 abgebrochen gezeichnet und die Profillinien, wie sie sich bei *a b* resp. *c d* forsetzen, in einfachen Linien angedeutet werden. —

+ 8 angelegte Berme auf der Nordseite dient als Treidelweg, während auf der Südseite mit Rücksicht auf eine später etwa anzulegende Eisenbahn die Berme auf 10^m. verbreitert ist.

Die 2,5^m. breite Berme, welche im Einschnittsprofil auf — 1,00 unter A. P. liegt, wird im Wijker Meere bis auf 30^m. verbreitert. In der Nähe der See erweitert sich die Sohle bis auf 67^m. — Auf die Erdarbeiten soll später noch zurückgekommen werden, und wenden wir uns zunächst zu dem Hafen an der Mündung des Kanals.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Fünfte Exkursion, Sonnabend den 9. Juli 1870.

Trotzdem der Beginn der Exkursion — der Reichhaltigkeit des Programms und der weiten Entfernungen halber — ungewöhnlich früh angesetzt worden war, so hatte sich doch eine Zahl von c. 120 Theilnehmern am Ausgangspunkte vor dem Augusta-Hospital im Invalidenparke versammelt. Im Verlaufe des Nachmittags und Abends steigerte sich dieselbe bis auf c. 150 Theilnehmer.

Das Augusta-Hospital ist eine Schöpfung des den höchsten Kreisen der Gesellschaft angehörenden „Berliner Frauen-Lazareth-Vereins“, der sich des thätigen und einflussreichen Protektorats der regierenden Königin von Preussen rühmen darf. Ursprünglich als eine viel kleinere und einfachere Anlage beabsichtigt, ist das im Dezember v. J. eingeweihte und im Frühjahr d. J. bezogene Haus während des Baues nicht allein zu einem Lazareth für 90–100 Kranke angewachsen, sondern hat durch die ihm zu Theil gewordene reiche Gunst auch eine Ausstattung erhalten, deren sich nicht jede derartige Anstalt rühmen darf. Der Entwurf der Anlage und die Anordnung der zur Krankenpflege bestimmten Einrichtungen rühren im Wesentlichen von dem als Autorität auf diesem Gebiete bekannten Direktor der Berliner Charité, Geh. Rath Esse, her, der auch die obere Leitung des Hospitals übernommen hat; an der Ausschmückung des Hauses haben sowohl auswärtige Kräfte, so unter Anderen der Hofbau-rath Prof. Dr. von Ritzgen in Giessen, der die Dekoration der Kapelle — zum Theil bis ins Detail — entworfen, wie namentlich einzelne hohe Geschenkgeber mitgewirkt; dem Bauinspektor Blankenstein ist die schwierige und in solchen Fällen höchst undankbare Aufgabe der Ausführung zugefallen, bei welcher sämmtliche von so verschiedenen Seiten zusammengetragenen Momente nach Möglichkeit zu vermitteln und konstruktiv wie dekorativ zu ergänzen waren.

Die Anlage setzt sich — von den Nebengebäuden abgesehen — aus einem mittleren Haupthau und zwei durch Uebergänge mit demselben verbundenen Flügeln zusammen und ist in ihrer Vorderfront nach Süden orientirt. Der massive, im Aeussern als anspruchloser Backsteinrohbau durchgeführte Mittelbau besteht aus Kellergeschoss, Erdgeschoss, oberem Stockwerk und einem ausgebauten Dachraum. Das Kellergeschoss enthält die Speise- und Waschküche, Wirtschaftsräume, Leichenkammern etc.; im Erdgeschoss wird die Haupt-Axe in der Vorderfront durch das Konferenzzimmer, in der Hinterfront durch die Kapelle bezeichnet, während Krankenzimmer, Badzellen etc. zu den Seiten liegen. Das obere Stockwerk ist ausschliesslich zu Krankenzimmern verwendet; auch in dem zu Domestiken- und Wirtschaftsräumen etc. eingerichteten Dachraum lassen sich im Nothfalle noch Krankenzimmer anlegen. Die beiden in Fachwerk konstruirten Flügelbauten sind als Lazarethbaracken eingerichtet und zwar in einer Form, welche dieses im letzten Amerikanischen Kriege zuerst in grösserem Maassstabe angewendete Krankenhaussystem sowohl für eine Benutzung im Sommer wie im Winter geeignet macht; die Probe in letzter Hinsicht hat zwar noch nicht das Augusta-Hospital, wohl aber die in ganz ähnlicher Weise, gleichfalls von Esse und Blankenstein errichtete ältere Baracke in der Charité überstanden. Jede Baracke enthält 17 Lagerplätze; 12 andere Lagerstätten, die jedoch in den eigentlichen Wintermonaten nicht benutzt werden können, sind in den mit Glas gedeckten und von allen freien Seiten mit Glaswänden geschlossenen Uebergängen disponibel, welche die Flügel mit dem Mittelbau verbinden.

Eine nähere Beschreibung der Anlage oder zum Wenigsten der Barackeneinrichtung, bei welcher Details nicht zu entbehren sind, möchte hier zu weit führen und einer anderen Gelegenheit vorbehalten sein. Die Besichtigung des Hospitals, welche unter Führung der Herren Esse und Blankenstein erfolgte, hat wohl bei allen Theilnehmern den Eindruck zurückgelassen, dass dasselbe für die durch die neuesten Forschungen und Erfahrungen festgestellten Einrichtungen der Krankenpflege als Musteranstalt zu betrachten ist. Dass der Eindruck der weit über das Maass des Bedürfnisses hinaus gesteigerten Opulenz, mit der namentlich auf den Schmuck des Hauses Bedacht genommen worden ist und mit welcher sich eine ausserordentliche Sauberkeit und Sorgfalt der Unterhaltung naturgemäss verbindet, sehr geeignet ist, auf das Gemüth der Kranken eine behagliche und wohlthuende Wirkung zu äussern, dürfte wohl gleichfalls anzuerkennen sein. Wenn man hingegen auch nicht hat unterlassen können, diesem namentlich in der Kapelle konzentrirten Schmuck einen hervorragenden künst-

lerischen Werth beizumessen, so möchten wir einem solchen Urtheile, soweit es sich auf das Ganze und nicht auf einige wenige Einzelheiten bezieht, doch sehr entschieden entgegenstehen. Zu einer unliebsamen Kritik, mit der wir harmlose Freuden stören könnten, fühlen wir uns jedoch um so weniger veranlasst, als die ganze Anlage mehr den Charakter des Privaten als des Oeffentlichen an sich trägt.

Vom Augusta-Hospital aus begab sich die Gesellschaft nach der am Berlin-Spandauer Schiffsahrtskanal etwas oberhalb des Nordhafens belegenen „Norddeutschen Fabrik für Eisenbahn-Betriebs-Material“, wo die beiden Direktoren des Etablissements, die Hrn. Geh. Ober-Baurath a. D. Koch und Ober-Maschinenmeister a. D. Wöhler die Führung übernahmen. Die vor etwa 1 1/2 Jahren durch eine Aktiengesellschaft mit 1 1/2 Millionen Thaler Grundkapital gegründete Fabrik hat ihre Einrichtungen mit so grosser Schnelligkeit zu treffen gewusst, dass nicht allein fast alle Gebäude errichtet sind, sondern dass auch seit einiger Zeit der Betrieb hat beginnen können, wenn letzteres auch vorläufig anscheinend mehr zur Einübung des Personals und in vorbereitender Weise geschieht.

Jedenfalls konzentrirte sich das Interesse der Besucher vorläufig fast ausschliesslich auf die baulichen Anlagen, die — soweit sie dem Hochbau angehören — ein Werk der Baumeister von der Hude und Hennicke sind. Das zwischen der Saatwinkler Chaussee, der Torf-, Trift und Tegeler Strasse belegene Grundstück, (in welches leider ein nicht mitangekauft Grundstück eines anderen Besitzers ungünstig einschneidet, während es keine Schwierigkeiten gemacht hat, die darauf projektierten Strassen des Bebauungsplanes unschädlich zu machen) umfasst nach Abtretung von etwa 3 1/2 Morgen an den Strassenfiskus einen geschlossenen Komplex von fast 49 Morgen, sowie eine davon abgetrennte Parzelle von 2 1/2 Morgen. Die Bebauung desselben ist mit Reservierung eines angemessenen Terrains für spätere Erweiterungen in drei Hauptgruppen angeordnet.

Die erste Gruppe besteht aus dem eigentlichen Verwaltungsgebäude und einem Magazingebäude, beide an der Saatwinkler Chaussee belegen und den Haupteingang flankirend; ersteres ein Backsteinrohbau aus gelben Steinen und Terrakotten in ziemlich reicher Ausführung verblendet, naht seiner Vollendung im Rohbau, letzteres ist vorläufig noch nicht in Angriff genommen. Die zweite Gruppe besteht aus den Gebäuden für die Bearbeitung von Hölzern, die dritte aus jener zur Bearbeitung von Metallen. Erwähnenswerth sind von denselben in erster Reihe die beiden grossen, in ganz gleicher Ausführung und nach einem Systeme hergestellten Werkstattshuppen, Gebäude von 350' Länge und 250' Breite. Dieselben sind vorläufig fast ohne Zwischenwände ausgeführt, um jedes Bedürfniss einer Betriebsänderung durch eine andere Eintheilung stets befriedigen zu können. Die Umfassungswände sind massiv, die in 50' Axe angeordneten, aus Holz mit eisernen Zugstangen konstruirten Satteldächer ruhen auf eisernen Säulen, die in 16 2/3' Entfernung gestellt sind; es ergeben sich hierdurch quadratische Systeme, die eine gute Durch- und Uebersicht gewähren. Die Beleuchtung erfolgt durch Oberlicht vom Dachfirst aus; die Dächer sind im Uebrigen mit Pappe eingedeckt und werden durch gusseiserne Röhren entwässert. Für die Erwärmung sind, soweit die abgehenden Dämpfe der Maschine nicht genügen, Kanalheizungen eingerichtet. Der Q.-F. dieser Schuppen hat 27 1/2 Sgr. gekostet. — Für die Schmiede ist ein besonderes Gebäude von 260' Länge und 121' Breite mit massiven Wänden und 2 auf einer Säulenreihe ruhenden Satteldächern errichtet; dasselbe bietet Raum für 100 Schmiedefeuern, die nöthigen Dampfhammer, Schweiss- und Glühöfen etc. Das Kesselhaus endlich, in der Mitte der Werkstattsträume angelegt, enthält Raum für 4 Kessel, von denen vorläufig 2 aufgestellt sind, den grossen Ventilator, die Wasserhebungsmaschine etc.

Um die für den Betrieb erforderlichen Holzvorräthe direkt per Wasser beziehen, eventuell aber auch Fabrikate der Gesellschaft auf Kähne verladen zu können, wird die Chaussee mit einem 18' weiten Durchlass durchbrochen und ein Stiechkanal nach einem auf dem Fabrikgrundstücke anzulegenden Hafenbassin ausgeführt; unmittelbar an dieses soll sich die durch Dampf zu betreibende Sägemühle anschliessen. Eine Schienenverbindung mit dem dicht dabei gelegenen Weddingbahnhof der neuen Berliner Verbindungsbahn wird gleichfalls ausgeführt.

Soweit das Etablissement bisher vollendet und im Betriebe ist, machen alle Anlagen desselben einen sachgemäss einfachen, aber durchaus soliden Eindruck; sie scheinen zu verrathen, dass man hier nicht experimentirt, sondern mit Sicherheit nach

einem grossen Ziele vorgeht. Jedenfalls ist die Errichtung dieses kolossalen Etablissements, zu dem wir längst schon eine Parallele in der (ehemals Pfug'schen) Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf besitzen, ein neues Glied in der Kette derjenigen Momente, welche geeignet sind, Berlin zur wirklichen Weltstadt zu machen. —

Von hier gelangte die Versammlung nach kurzem Marsche über die Torfstrassenbrücke zu den Bauten der Neuen Berliner Verbindungsbahn, zunächst der kombinierten Unterführung der Hamburger und der Lehrter Bahn. Dies Bauwerk hat zwei durch einen Mauerpfeiler getrennte Oeffnungen. Der Mittelpfeiler, sowie der neben der Hamburger Bahn belegene Widerlagspfeiler sind fertig; bei dem Widerlagspfeiler neben der Lehrter Bahn arbeitet man noch an der Fundirung. Dieselbe erfolgt auf einem ca. 50' tiefen Pfahlrost, welcher mittelst einer von Menck & Hambrock in Ottensen bei Altona nach dem System von Sissons & White konstruirten Dampftrappe geschlagen wird. Dieselbe hat 5 Mann zur Bedienung und treibt täglich im Durchschnitt 4 Pfähle bis zu der angegebenen Tiefe ein.

In einer Entfernung von 60' von der Hamburger Bahn überschreitet die Verbindungsbahn den Spandauer Schiffahrtskanal unter einem Winkel von 59° 47' mit einer eisernen Brücke von 5 Oeffnungen à 60' 1" normaler lichter Weite. Von diesen dient nur die mittelste der Schifffahrt, die beiden nächsten überspannen die durch die Böschungen des Kanals eingenommene Breite, während die äussersten die Uferstrassen überbrücken. Die beiden mittelsten Pfeiler sind auf viereckigen Brunnen, die beiden nordöstlichen Endpfeiler auf Pfahlrost, die beiden andern (nach der Hamburger Bahn zu belegenen) Endpfeiler direkt auf den Baugrund fundirt. Die Träger sind sämtlich Fachwerkträger. Sie konnten in den drei Mittelöffnungen mit ihrer Oberkante in Schienenoberkantenhöhe und in Folge dessen in 18' Abstand von einander gelegt werden. In den beiden Endöffnungen mussten sie der Strassen wegen bedeutend höher liegen und demnach einen Abstand von 25' 8" von einander erhalten.

Die Eisenkonstruktion wird von der Firma Jacobi, Haniel & Huyssen ausgeführt. Mit der Montage der beiden der Hamburger Bahn zunächst belegenen Oeffnungen wird man bald fertig sein.

In der Richtung auf den Gesundbrunnen zu folgt zunächst die Unterführung der Tegeler-Strasse, einer Zukunfts-Strasse des Bauungsplans, wo das Mauerwerk so ziemlich fertig, mit dem Aufstellen der Eisenkonstruktion aber noch nicht begonnen ist.

Weiter erreicht man nach Ueberschreitung des für den Bahnhof Wedding bestimmten Terrains die Unterführung der Müllerstrasse, ein Bauwerk von 120' normaler lichter Weite, welches durch zwei doppelte (gekuppelte) Reihen gusseiserner Säulen in drei Oeffnungen getheilt ist, die durch kontinuierliche Blechträger überbrückt sind. Letzteren hat man in Bezug auf die untere Gurtung Bogenform gegeben, eine Form, die sowohl den an die Träger gestellten statischen Anforderungen entspricht, als auch vielleicht dazu dient, ihnen ein leichtes, gefälliges Ansehen zu verleihen.

Jenseits der Müllerstrasse schliesst sich ein gewölbter Viadukt von 5 Oeffnungen à 18' lichter Weite an, entstanden zum Theil aus Grunderwerbsrücksichten, weil ein Damm hier den Ankauf noch eines Grundstückes nöthig gemacht haben würde, zum Theil mit Rücksicht auf eine später hier anzulegende Personenstation. Die Entwässerung der Gewölbe, welche in derselben Weise später bei der Ueberführung der Badstrasse wiederkehrt, ist mit vieler Sorgfalt durchgeführt und beachtenswerth.

Es folgt die Unterführung der Reinikendorfer und Pankstrasse, ein eiserner Viadukt von 168' lichter Länge (in der Bahnaxe gemessen), mit 5 verschieden weiten Oeffnungen, welche durch Pfeiler aus gekuppelten gusseisernen Säulen getrennt und durch gerade, nicht kontinuierliche Träger überbrückt werden.

Sodann die Unterführung der Gerichtsstrasse mit geraden kontinuierlichen Blechträgern über drei durch gusseiserne Säulen getrennte Oeffnungen. Die Unterführung der Wiesenstrasse, nur im Mauerwerk vollendet, vermittelt den Verkehr der Arbeitszüge einseitigen durch eine provisorische Holzüberbrückung.

Hinter der Unterführung der Stettiner Bahn, welche dann folgt, beginnt sogleich der Einschnitt, über welchen zunächst die Hochstrasse hinwegzuführen war. Dies ist mittelst eiserner Blechträger geschehen, zwischen welche schmiedeeiserne Buckelplatten genietet sind. Diese sind mit Zementbeton und einer Asphalttschicht abgedeckt. Das Wasser wird nach beiden Seiten hinter die Widerlager geführt. Die Geländer der Strasse sind mit durchbrochenen Blechtafeln verkleidet.

Die Ueberführung der Badstrasse — gewölbt, mit zwei Oeffnungen: eine für die Hauptbahn und eine für das Stettiner Anschluss- und ein Nebengeleise — war das letzte Bauwerk, welches besichtigt wurde. Die schiefen Gewölbe desselben sind nur zum kleinsten Theil, an den Enden, wirklich schief, zum grössten Theil aber gerade gewölbt.

Hinsichtlich der Erdarbeiten sei noch bemerkt, dass der Damm, welcher aus dem im Einschnitt gewonnenen Material gebildet wird, bis zur Tegeler Strasse vorgerückt, wenn auch noch nicht ganz vollendet war. — F. u. H. —

Die Exkursion des Berliner Architekten-Vereins nach Mecklenburg und Lübeck ist auf die Tage vom 23. bis incl. 26. d. M. projektirt. Wir geben nachstehend die Grundzüge des Programms, das zu seiner Publikation nur der offiziellen Sanktion der um eine Fahrpreismässigung angegangenen Eisen-

bahn-Verwaltungen und der um Uebernahme der nöthigsten Vorbereitungen in den zu besuchenden Städten aufgeforderten Fachgenossen bedarf, indem wir voraussetzen, dass es allen denjenigen, welche eine Betheiligung an der Exkursion vorhaben, erwünscht sein wird, schon jetzt ihre Dispositionen treffen zu können.

Die Abfahrt soll Sonnabend den 23. Juli, 2¼ U. und zwar direkt nach Schwerin erfolgen, das um 7¼ U. erreicht wird. Der Abend soll einem Zusammensein mit den Schweriner Fachgenossen, der ganze nächste Tag einer Besichtigung der Stadt gewidmet sein. — (Es ist hierbei Rücksicht darauf genommen worden, dass alle diejenigen Vereinsmitglieder, welche an einer mehrtägigen Exkursion nicht Theil nehmen können, am Sonnabend Abend per Kourierzug nachreisen, den Sonntag in Schwerin verleben und am Sonntag Abend zurückkehren können.) — Montag der 25. Juli soll der Besichtigung der Städte Wismar und Rostock gewidmet sein, in welcher letzteren das dritte Nachtquartier stattfindet. (Von 5 U. — 6 U. 5 früh von Schwerin nach Wismar, von 11 U. 44 bis 2 U. 38 von Wismar nach Rostock.) — Dinstag d. 28. Juli endlich ist ausschliesslich für Lübeck bestimmt, das um 10 U. 8 erreicht wird. Hier soll die Exkursion ihr offizielles Ende finden, indem es in das Belieben der Teilnehmer gestellt wird, von Lübeck entweder direkt über Büchen, oder auch über Hamburg bis incl. den 28. Juli, nach Berlin zurückzukehren.

Es ist übrigens die Idee angeregt worden, ob es nicht möglich sei, dass auch die anderen Architekten- und Ingenieur-Vereine Norddeutschlands, welche gemeinschaftliche Exkursionen veranstalten (Hannover, Schleswig-Holstein, Hamburg), sich zu gleicher Zeit das gleiche Ziel erwählten, so dass vielleicht in Lübeck ein Rendezvous stattfinden könnte. Mindestens den einzelnen Mitgliedern dieser Vereine möchten wir empfehlen, diese Idee in geneigte Erwägung zu ziehen. Es sollte uns freuen, Viele derselben im Lübecker Rathskeller „sub rosa“ begrüßen zu können.

Vermischtes.

Die ältesten Rathhausbauten in Deutschland. Wiederholt fanden wir neuerdings die Angabe, das Rathhaus in Dortmund sei das älteste städtische Bauwerk Deutschlands. Aus den Bauformen desselben hat man geschlossen, dass es aus dem zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts herkommen möge. (Lotz, Kunsttopographie I, 173.) Diese Datirung scheint nicht zu spät gegriffen zu sein, indem die Giebelarchitektur dieses nun leider wohl schon verschwundenen Rathhauses mit ihren reichgruppirten Fenstern, ihren Spitzbogen und Vierpässen sogar eher auf die Mitte des 13. Jahrhunderts hinzuweisen scheint. Nebenbei wollen wir den Vorschlag aussprechen, dass mindestens eine jener Fenstergruppen im Hofe des neuen Rathhauses wieder Verwendung finden und so eine authentische Erinnerung an das alte Rathhaus und die Zeiten alter reichsstädtischer und hanseatischer Herrlichkeit gerettet werden möge. Es müsste wenigstens schlimmer um unsere heutige Kunst aussehen, wenn sie eine solche Verwendung für unzulässig zu erklären Grund haben sollte.

Ein älteres Rathhaus als in Dortmund befindet sich in der alten Bischofsstadt Würzburg. Andreas Niedermayer in seiner Kunstgeschichte dieser Stadt hält das Gebäude auf Grund geschichtlicher Nachrichten für spätgotisch. Doch kann dies wohl nur daher rühren, dass er es nie genau angesehen hat; denn die an der Domstrasse gelegene Front des Grafenkarstthurnes, eines Bestandtheiles des Rathhauses, zeigt sehr charakteristische und merkwürdige Elemente des spätromanischen Stils und wird schwerlich jünger als aus dem Anfange des 13. Jahrhunderts sein, da noch gar kein Spitzbogen, sondern nur Rund- und Vierpassbogen daran vorkommen, der Spitzbogen aber um die Mitte des 13. Jahrhunderts in Würzburg schon vorherrschend war.

Eine kurze Beschreibung dieser romanischen Theile hat zuerst Lotz, Kunst-Topographie Deutschlands, Band 2, gegeben. Neuerdings hat man die Architektur und Malerei des Innern mit gewölbten Sälen erst wieder gleichsam entdecken müssen. In nicht zu ferner Zeit wird hoffentlich eine Veröffentlichung dieses wichtigen Werkes deutscher Profanarchitektur erfolgen und dasselbe auch eine entsprechende Wiederherstellung erfahren. W. L.

Ueber den Dom zu Naumburg. Die Klage über den Verfall des Domes zu Naumburg in Nr. 26. d. Ztg. mag zum grössten Theile gerecht sein, obwohl nicht übersehen werden kann, dass in neuerer Zeit manches für den Dom geschehen ist. Es wird genügen, an die nach Angabe des Hrn. von Quast ausgeführte Herstellung und Ergänzung der Glasmalereien zu erinnern. Dass dagegen der östliche Lettner als eine „Wand, welche den hohen Ostchor vom Schiffe trennt“ mit den „geschmacklosesten“ Produkten des Zopfstyles zusammen zur Wegräumung empfohlen wird, kann nicht laut genug missbilligt werden. Dieser Lettner ist ein Werk rein romanischer Kunst und in Norddeutschland als solcher ganz einzig in seiner Art. Alle übrigen Lettner Norddeutschlands sind jünger und der ihm an Alter allein nahekommende zu Wechselsburg ist nur in einer späteren Umgestaltung noch vorhanden. Abbildungen des Naumburger Lettners findet man in Puttrich's Werk über die Baudenkmale der Preussischen Provinz Sachsen, Band 1, Lieferung 9—14, Tafel 11; ferner bei Kallenbach und Schmitt, Tafel 17, und in Förster's Denkmälen deutscher Baukunst, Band 4, zu S. 1—12 auf Tafel 8. W. L.

Das alte Giesshaus in Berlin soll nach einer in den Zeitungen enthaltenen Ankündigung der Berliner Garnison-Verwaltung auf den Abbruch verkauft werden; auf dem Bauplatze wird, wie wir anderweitig erfahren, ein Neubau errichtet, in welchem das Kasernement für zwei zum Schutze des Zeughauses bestimmte Kompagnien Infanterie, sowie die Geschäftsräume der Artillerie-Prüfungskommission und des Artillerie-Depots untergebracht werden sollen. Mit dem Abbruche des Giesshauses, in welchem neben Brandenburgischen und Preussischen Geschützen bekanntlich auch manches monumentale Kunstwerk, namentlich das Reiterstandbild des grossen Kurfürsten gegossen worden ist, wird Berlin nicht allein um eine historische Erinnerung ärmer; in der nach dem Zeughaus gekehrten Fassade desselben, die in der engen Gasse wenig ins Auge fällt und daher wenig gekannt ist, soll auch ein interessantes Baudenkmal, eines der wenigen kleineren Werke, die unser grosser Andreas Schlüter in Berlin geschaffen hat, dem Untergange geweiht werden. Die Erhaltung desselben an dieser Stelle zu verlangen wagen wir nicht, da sich sowohl das Bedürfniss eines Neubaus, wie auch der Umstand, dass jene Fassade mit dem alten Giesshause in ziemlich losem Zusammenhange steht, nicht verkennen lässt; vielleicht lässt sich aber doch noch ein Mittel finden, wenigstens einen Theil davon zu retten. Auf sorgfältige Aufnahmen durch Messung und Photographie ist Seitens der Garnison-Bauverwaltung Bedacht genommen worden.

Das Verhältniss der Orts-Baupolizei zu den Bauausführungen der Preussischen Staatsverwaltung. Das Justiz-Ministerial-Blatt für die Preuss. Gesetzgebung und Rechtspflege vom 3. Juni 1870 No. 22 enthält ein Erkenntniss des Königl. Ober-Tribunals vom 7. April 1870, I. 1646 70/70, welches in Kurzem besagt: Die zur Errichtung von Eisenbahn-Gebäulichkeiten erforderliche polizeiliche Genehmigung ist von dem Ministerium für Handel u. s. w. zu ertheilen; eine Orts-Polizei-Verordnung kann nicht wirksam vorschreiben, dass auch noch die Genehmigung der Ortspolizei-Behörde einzuholen sei. — Diese Entscheidung ist hervorgerufen durch eine Anklage des Polizei-Anwaltes zu Viersen gegen den Maurermeister H., der auf dem Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn daselbst einen Neubau unter Leitung des Königlichen Eisenbahnbaumeisters zu Gladbach ausgeführt hatte, ohne die ortspolizeiliche Genehmigung vorher nachgesucht zu haben. In den Gründen wird hervorgehoben, dass das Staatsministerium als höchste Instanz der Polizei-Behörden seine Genehmigung zu derartigen Bauten erst ertheile, nachdem die Lokalbehörden gehört worden seien, und deshalb nicht eine nachträgliche Einschränkung der Genehmigung durch eine untere Instanz erfolgen könne.

Die Württembergischen Staatsbahnen (und mit Ausnahme der eine Meile langen Strecke Kirchheim-Unterboihingen sind alle Bahnen Staatseigenthum) gehen durch 23 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 24,337'. Der längste derselben ist der Weinsberger mit 3131', dann der Pragtunnel 2893', Thalhausen 2281', Lauchheim 2100', Kirchheim 2035', Biringen 1719', Cannstatt 1270', Maulbronn 1002', Hall 1000' u. s. w. Die Haltestelle Marbach zwischen Villingen und Schwenningen liegt 2526,4' und der Bahnhof Bruchsal 389,6' über dem Meeresspiegel. Die grössten Gefälle sind zwischen Amstetten und Geislingen 1:45, Beimerstetten und Ulm 1:65 und 1:70, Schrozberg und Niederstetten 1:70, Fellbach und Cannstatt 1:80, Niederstetten und Landenbach 1:92.

Die diesjährige Studienreise der Bauakademie zu Berlin, deren Programm man in dieser Nr. des Bau-Anz. nachlesen wolle, hat sich ihr Ziel noch weiter und grossartiger gesteckt, als es im Laufe der letztvergangenen Jahre der Fall war. Es mag im Zeitalter der Eisenbahnen und wo so viele, keineswegs einheitliche Interessen zusammentreffen, schwer genug sein, sich in dieser Hinsicht selbst eine Beschränkung aufzuerlegen.

Ueber den Werth derartiger, ein ganzes Land wie im Fluge durchziehenden Studienreisen sind die Ansichten vielfach getheilt. Dass sie für die Zwecke eines ernsteren und tiefen Studiums, namentlich der architektonischen Monumente, wie solches auf den nach einem oder wenigen Punkten gerichteten Studienreisen der anderen architektonischen Hochschulen Deutschlands angestrebt wird, fast werthlos sind, ist wohl unzweifelhaft. Ebenso wenig ist freilich zu verkennen, dass sie trotzdem eine mächtige Anregung bieten und den Gesichtskreis der Theilnehmer wesentlich erweitern. Jedenfalls will es uns bedünken, dass sie dem Charakter des Studiums auf der Berliner Bauakademie, das ja durchaus nicht Tiefe in einem Zweige des Wissens und Könnens, sondern eine das ganze Gebiet des Wissens und Könnens umfassende und daher oberflächliche Vielseitigkeit zum Hauptzwecke hat, vortrefflich entsprechen.

Konkurrenzen.

Eine städtische Konkurrenz zu Oldenburg. Der Freundlichkeit eines Oldenburger Fachgenossen verdanken wir die Zusendung von No. 148 der Oldenburger Zeitung, in welcher ein

Schreiben des dortigen technischen Vereins an den wohlwollenden Magistrat der Residenzstadt O. in Sachen einer von letzterem ausgeschriebenen Schulhauskonkurrenz mitgetheilt wird. Das Preisschreiben selbst ist uns nicht bekannt geworden, indessen werden die von dem Technischen Verein gezogenen Rügen genügen, um es als ein Aktenstück zu charakterisiren, wie es mit solcher Unkenntniss der Verhältnisse und mit solcher Rücksichtslosigkeit gegen die zur Konkurrenz aufgeforderten Techniker wohl selten erlassen worden ist. Wenigstens ist uns, trotzdem wir häufig genug mangelhafte Konkurrenzschreiben zu kritisiren haben, noch kein Fall vorgekommen, der den Verhältnissen nach diesem an die Seite gestellt werden könnte. Das Schreiben des technischen Vereins hebt Folgendes daraus hervor:

- 1) Das Preisausschreiben lässt zunächst in der Form die nöthige Klarheit und Bestimmtheit vermissen, so dass nur aus der Veröffentlichung, nicht aus dem Aktenstücke selbst geschlossen werden kann, dass die Konkurrenz eine freie sein soll.
- 2) Die Veröffentlichung ist ausschliesslich in einem Oldenburger Lokalblatt erfolgt; das Programm wird, obwohl im Gemeindeblatt abgedruckt, nicht versendet, sondern liegt nur zur Einsicht aus. Ein Situationsplan ist gar nicht vorhanden.
- 3) Für den besten Bauplan (vollständige Zeichnungen und Anschlag) ist ein Preis von nur 100 Thalern ausgesetzt, während die Kosten des Baues auf 30—40,000 Thaler sich belaufen dürften.
- 4) Das Programm ist nicht allein aus praktischen Gründen sehr anfechtbar; es ist auch so detaillirt, dass jede freiere Auffassung unmöglich ist und die Vermuthung nahe liegt, dass demselben ein bereits fertiger Bauplan zu Grunde gelegen hat.
- 5) Dem Programme fehlt jede Angabe über die Kostensumme und eine Vorschrift über den Maassstab der Zeichnungen.
- 6) Die Entscheidung ist ausschliesslich dem Magistrat selbst vorbehalten.

Die Motivirung dieser einzelnen Rügen, die durchaus im Sinne der auf der Hamburger Architekten-Versammlung aufgestellten „Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen“ gehalten ist, können wir uns nur in jeder Beziehung anschliessen, namentlich aber auch dem Wunsche des technischen Vereins, dass bei einer solchen Konkurrenz nicht mit fertigen Bauplänen, sondern mit Skizzen konkurriert werden solle, eine Forderung, die wir jederzeit vertheidigt haben. Der Verein bedauert es, dass der Magistrat augenscheinlich so ganz ohne den Rath und die Beihülfe eines Sachverständigen vorgegangen sei und dass daher die Konkurrenz voraussichtlich resultatlos, wenigstens doch ungenügend verlaufen werde, während es gerade bei einem Schulbau, dessen Erfordernisse in neuerer Zeit mit so vieler Aufmerksamkeit studirt worden sind, wichtig und werthvoll gewesen wäre, der Konkurrenz eine allgemeine Theilnahme und demzufolge auch ein günstiges Resultat zu sichern.

In ihrer Eigenschaft als die Vertreter der technischen Interessen, wie als Bürger Oldenburgs, protestiren die Mitglieder d. T. V. gegen diese Behandlung einer öffentlichen Angelegenheit und beantragen, nachdem die Sache einmal so weit gediehen ist, dass das Programm entweder revidirt und in neuer, angemessener Fassung mit verlängerten Terminen in einer Fachzeitung publizirt werde, oder dass sofort eine sachverständige Kommission gebildet werde, welche die auf Grund des alten Programms eingehenden Pläne prüft und demnächst Vorschläge zur Erlangung eines geeigneten Projekts (event. wohl auf dem Wege einer neuen Konkurrenz?) macht.

Wie wir hören, beabsichtigt der Magistrat auf diese seiner Würde zu nahe tretende Interpellation gar nicht zu antworten. Es würde dann wohl Sache der berechtigten Vertreter der Stadt Oldenburg sein, weitere Schritte einzuleiten, um den kommunalen Interessen gegen den Magistrat Geltung zu verschaffen.

Das Vorgehen des technischen Vereins in Oldenburg aber wird jedenfalls den Beifall aller Fachgenossen in Deutschland finden. Wir können allen, auch den nicht zu einem Vereine zusammengeschlossenen Architekten resp. Technikern einer Stadt nicht dringend genug empfehlen, in ähnlichen Fällen das Gleiche zu thun, wenn es ihnen nicht etwa gelingt, schon vor Erlass der Konkurrenz ihren Rath anbieten zu können. Letzteres wird allerdings auf alle Fälle vorzuziehen sein.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Baumeister Herschenz zu Gnesen zum Königl. Kreisbaumeister, zugleich beauftragt mit der kommissarischen Verwaltung der Bauinspektor-Stelle daselbst.

Brief- und Fragekasten.

Herrn W. O. in Osnabrück. Die No. 4 d. Ztg. pro 1870 enthält unter „Fragekasten“ 2. Absatz eine Beantwortung Ihrer Frage ad 1; die Frage ad 2 ist demnach auch erledigt.

Herrn Wasserbau-Insp. K. in Culm. Eisenerne Oefen für Gefängniszellen nach dem üblichen Schema sind auf Bestellung von vielen Eisengiessereien angefertigt worden. Eine Bezugsquelle, welche die Modelle vorrätig hat, besonders nachzuweisen sind wir nicht in der Lage, hoffen aber, dass Ihnen auf diese Notiz erwünschte Offerten zugehen werden.